

1974 மார்ச் 22]

## இணைப்பு II.

(585-ம் பக்கத்தில் 569 ஆம் எண்ணுள்ள வெள்ளிக் குறியிட்ட வினாவிற்குரிய விடையைக் காண்க.)

(அ) போக்குவரத்து வளர்ச்சிக் குழுவின் பத்தாவது கூட்டம் 1973 ஆம் ஆண்டு பிப்ரவரித் திங்கள் 15, 16 ஆகிய நாட்களில் புது டில்லியில் நடத்தப்பட்டது. மாநில அரசின் போக்குவரத்து அமைச்சரும் நான்கு அதிகாரிகளும் இக்கூட்டத்தில் கலந்து கொண்டனர்.

(இ) இக்கூட்டத்தில் விவாதிக்கப்பட்ட பொருள்களும் எடுக்கப்பட்ட முடிவுகளும் கீழே கொடுக்கப்பட்டுள்ளன:—

பொருட்கள்.

எடுக்கப்பட்ட முடிவுகள்.

(1)

(2)

1. மோட்டார் வண்டிகளின் எண் தகடுகளில் பதிவுக் குறிகளைக் காட்டி வைத்தல், கிலோ மீட்டர் கற்கள் முதலியவற்றில் எண்களைப் பொறித்து வைத்தல் முதலியன.

மோட்டார் வண்டிகளின் பதிவுக் குறிகள் ஆங்கிலத்திலும் வட்டார மொழியிலும் இருக்க வேண்டுமென்று இந்திய அரசால் அமைக்கப்பட்ட செயற்குழு தெரிவித்திருந்த பரிவுரை ஏற்றுக் கொள்ளப்பட்டது.

2. சாலைப் போக்குவரத்தை நாட்டுடைமையாக்கு வதற்கான நடைமுறைகளை எளிதாக்குவதற்காக 1939 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தைத் திருத்தித் தல்.

நாட்டுடைமையாக்கும் பணியை விரைவுபடுத்துவதற்கான சட்டம் குறித்து ஆராய்வதற்காகக் குழுவொன்றை அமைக்க வேண்டுமென்று முடிவு எடுக்கப்பட்டது.

3. சாலைப் பாதுகாப்பு குறித்த ஆய்வுக்குழுவின் அறிக்கையை பரிசீலனை செய்தல்.

மாநில அரசுகள் தெரிவித்துள்ள கருத்துக்களின் அடிப்படையில் சாலைப் பாதுகாப்புக் குறித்த ஆய்வுக்குழுவின் பரிவுரைகளை இந்திய அரசு மேலும் பரிசீலனை செய்ய வேண்டுமென்றும், இப்பொருள் போக்குவரத்து வளர்ச்சிக் குழுவின் அடுத்த கூட்டத்தில் வைக்கப்பட வேண்டுமென்றும் ஒப்புக்கொள்ளப்பட்டது.

[1974 மார்ச் 22]

பொருட்கள்.

எடுக்கப்பட்ட முடிவுகள்.

(1)

(2)

4. பயணவழி வசதிகள் குறித்த ஆய்வுக்குழுவின் அறிக்கையைப் பரிசீலனை செய்தல்.

மாநில அரசுகள் தெரிவித்துள்ள கருத்துக்களின் அடிப்படையில், பயண வழி வசதிகள் குறித்த ஆய்வுக்குழுவின் 'பரிவுரைகளை இந்திய அரசு மேலும் பரிசீலனை செய்ய வேண்டுமென்றும், இப்பொருள் போக்குவரத்து வளர்ச்சிக்குழுவின் அடுத்த கூட்டத்தில் வைக்கப்பட வேண்டுமென்றும் ஒப்புக்கொள்ளப்பட்டது.

5. சாலைப் போக்குவரத்து அதிகார அமைப்புகளில் இரயில்வே துரையினருக்குப் பிரதிநிதித்துவம் அளிக்கும் வகையில் 1939 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் 44 (2) பிரிவைத் திருத்துதல்.

- (1) இரயில்சாலை ஒருங்கிணைப்பிற்கு மேலும் வாய்ப்புள்ள அவசியமுள்ள வட்டாரங்களைப் பொறுத்த அளவில், இரயில்வே துறை பிரதிநிதிகளை சாலைப் போக்குவரத்து அதிகார அமைப்புகளில் சேர்த்துக்கொள்ள மாநில அரசுகளுக்கு அதிகாரங்கள் வழங்கும் வகையில் மோட்டார் சட்டம் திருத்தப்பட வேண்டும், என்றும்,

- (2) மத்திய போக்குவரத்து வளர்ச்சிக் குழுவின் அடிப்படையில் மாநில அளவிலும் போக்குவரத்து வளர்ச்சிக்குழு அமைக்கப்படவேண்டும் என்றும், எல்லா வகைப்பட்ட போக்குவரத்துக்களையும் ஒருங்கிணைப்பது குறித்தும் மாநில அளவிலான குழுக்கள் சிறப்பாகக் கருதிப் பார்க்கவேண்டும் என்றும்,

- (3) சாலைப் போக்குவரத்துக் கழக வாரியங்களில் உள்ள இரயில்வே பிரதிநிதிகள்,



[1974 மார்ச் 22]

பொருட்கள்.

(1)

எடுக்கப்பட்ட முடிவுகள்.

(2)

இரயில்சாலை ஒருங்கிணைப்புப் பணியை அடிப்படை நோக்கமாகக் கொண்டு வாரியம் நடத்தும் கூட்டங்களில் தவறாமல் கலந்து கொள்ளுமாறு அவர்களுக்கு அறிவுறுத்த வேண்டும் என இரயில்வே அமைச்சகம் வற்புறுத்தப்பட வேண்டும் என்றும் ஒப்புக் கொள்ளப்பட்டது.

6. இரயில்—சாலை இணைப்பு.

ஒருங்கிதற்போது, போக்குவரத்து வாய்ப்புகள் அதிகமாயிருந்தும் இரயில் வசதி இல்லாத வட்டாரங்களில் அந்தந்த மாநில அரசுகள் மூலம் கிடைக்கக் கூடிய சாலைப்போக்குவரத்து வண்டிகளைக் கொண்டு வட்டாரப் போக்குவரத்து வளர்ச்சிக்கான நடவடிக்கைகளை அம்மாநில அரசுகள் மேற்கொள்ள வேண்டுமென்றும் ஒப்புக்கொள்ளப்பட்டது.

7. (ஆக்ட்ராய்) சங்க வரி ஒழிப்பு.

“ஆக்ட்ராய்” சங்க வரி ஒழிப்பு குறித்து முன்னதாக எடுக்கப்பட்ட முடிவு மீண்டும் வலியுறுத்திக் கூறப்பட்டது. (தமிழ்நாட்டில் “ஆக்ட்ராய்” வரி விதிக்கப்படுவதில்லை.)

8. சாலைப் போக்குவரத்துத் தொழிலுக்கு நிதியுதவி அளித்தல்.

1971 ஆகஸ்டில் நடைபெற்ற ஒன்பதாவது கூட்டத்தில் குழு தாம் செய்திருந்த கீழ்க்கண்ட பரிவுரைகளையே மீண்டும் வலியுறுத்திக் கூறியது:—

(i) அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் வெளிச் சந்தைகளில் கடன் வாங்கத் தொடங்க வேண்டும்;

[1974 மார்ச் 22]

பொருட்கள்:  
(1)

எடுக்கப்பட்ட முடிவுகள்.  
(2)

- (ii) அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களுக்கு வருமான வரிமிலிருந்து விலக்களிப்பது குறித்து போக்குவரத்து அமைச்சகம் தெர்டர்ந்து கவனிக்க வேண்டும்;
- (iii) தேசிய மோட்டார் போக்குவரத்து நிதிக் கழகமொன்று அமைக்கப்பட வேண்டும்.
- (iv) தற்போது துறை மூலமாக இயங்கி வரும் அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்கள், சாலைப் போக்குவரத்துச் சட்டத்தின் கீழ் சாலைப் போக்குவரத்துக் கழகங்களாக மாற்றப்பட வேண்டும்;
- (v) சம்பந்தப்பட்ட மாநில அரசு தமது மூலதனப் பங்கை தம்முடைய மாநில அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகத்துக்குச் செலுத்த வேண்டும்;
- (vi) இரயில்வே அமைச்சகம், ஒவ்வொரு மாநில அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் மொத்தப் பங்கிலும் தம்முடைய பங்கை 33 சதவீதம் என்னும் சீரான அளவுக்கு உயர்த்த வேண்டும்.
- (vii) போக்குவரத்துக் கழகத்தின் மூலதன ஏற்பாட்டில் ஆயுள் ஈட்டுறுதிக் கழகமும் தொழில் கடன் முதலீட்டுக் கழகமும் பங்கேற்குமாறு நயந்து கேட்க வேண்டும்;
- (viii) கடன்கள் பெற, இந்திய ரிசர்வ் வங்கியையும் நாட்டு டைமையாக்கப்பட்ட வங்கிகளையும் அணுக வேண்டும்.



1974 மார்ச் 22]

பொருட்கள்.

(1)

எடுக்கப்பட்ட முடிவுகள்.

(2)

(ix) வணிக வங்கிகளும் நிதியுதவி அளிக்கும் பிற நிறுவனங்களும் கடன் வழங்குவது குறித்த நடைமுறை எளிதாக்கப்பட வேண்டும்.

9. மாநிலங்களிடையே சென்று வரும் உல்லாசப் பயண வண்டிகள் மீது ஒரு முனை வரி விதித்தல், உல்லாசப் பயண வண்டிகளுக்கு உரிமம் வழங்குவதைத் தாராளமாக்குதல், உல்லாசப் பயண வண்டிகளுக்கு சுங்க வரி விதித்தல்.

(i) உல்லாசப் பயண வண்டிகளுக்கு அனைத்திந்திய உரிமங்கள் வழங்குவதில் அரசுப் போக்குவரத்து நிறுவனங்களுக்கு முன்னுரிமை வழங்கப்பட வேண்டும்;

(ii) உல்லாசப் பயண வண்டிகள் சாலை வரி, பயணிகள் வரி ஆகியவற்றைச் செலுத்துவதிலிருந்து விதி விலக்களிக்கப்படுவது குறித்த அறிவிப்பு விரைவில் வெளியிடப்படலாம்;

(iii) மாநிலங்களுக்கிடையிலான வழித்தடங்களில் தற்போது சென்று வரும் உல்லாசப் பயண டாக்கிகளின் எண்ணிக்கை உயர்த்தப்பட வேண்டும்;

(iv) உல்லாசப் பயண வண்டி உரிமம் வழங்குவதில் மேலும் தாராளமான கொள்கையைப் பின்பற்ற வேண்டும்.

(v) தனியார் சுற்றுலா வண்டி இயக்குபவர்கள் அறிவிக்கப்பட்ட வழி தடத்தில் தங்களுடைய வண்டியை ஓட்ட அனுமதிக்கப்பட வேண்டும்.

1974 மார்ச் 22]

பெயர்ருட்கள்.

எடுக்கப்பட்ட முடிவுகள்.

(1)

(2)

10. மாநில சாலைப் போக்கு வரத்து நிறுவனங்களுக்குத் தேவைப்படும் டயர்கள், டியூப்கள், பேரூந்து அடிச் சட்டங்கள்.

ஒவ்வொரு மாநிலத்திற்கும் யூனியன் ஆட்சிப் பகுதிக்கும் தேவைப் படும் டயர்கள், டியூப்கள், இன்றியமையாத மிகவும் அரிதான உதிரி பாகங்கள் ஆகியவற்றின் தனிப் பங்கு அளவுகள் நிர்ணயம் செய்யப்பட்டு மாநிலத்திற்குள் விநியோகம் செய்வதற்காக இருப்புப் பொருள்களை மாநில அரசுகளிடமும் யூனியன் நிர்வாகங்களிடமும் ஒப்படைக்க வேண்டும். இப்பணியை மேற்கொள்வதற்சாக மாநில அளவில் சட்டம் இயற்றுவது அவசியமானால், விரைந்து அதை இயற்ற வேண்டும்.

11. குடி மயக்கத்தினுள்ளவர்கள் மோட்டார் வண்டிகள் ஒட்டுவதைத் தடை செய்ய நடவடிக்கைகள் மேற்கொள்வதன் அவசியம்.

இது குறித்த மோட்டார் வண்டிகள் சட்டம் திருத்தப்பட வேண்டுமென்று (உள்துறை அமைச்சகம் நியமித்த) மதுவிலக்கு ஆய்வுக்குழு புதுடில்லி அனைத்திந்திய மதுவிலக்குக் குழு, சார்பாக பாதுகாப்பு ஆய்வுக் குழு ஆகியவை தெரிவித்துள்ள கருத்துரைகள் பரிசீலிக்கப்பட்டு, தகுந்த திட்டங்கள் இயன்ற வரையில் வசூக் கப்பட வேண்டுமென்றும் ஒப்புக் கொள்ளப்பட்டது. மோட்டார்

வண்டி ஒட்டும் ஒருவர் குடி மயக்கத்தில் உள்ளாரா என்பதை மூச்சோட்டப் பகுப்பாய்வு முறை மூலம் (Breath Analyser System) கண்டறிவதற்கான ஏற்பாடுகளை எல்லா மாநிலங்களும் பின்பற்றுவது குறித்துப் பரிசீலனை செய்யப்பட வேண்டுமென்றும் ஒப்புக்கொள்ளப்பட்டது. அத்தகைய நபர்களைக் கண்டறிந்து அவ்விடத்திலேயே அவர்களைத் தண்டிப்பதற்கான உடனடி அதிகாரங்களை



1974 மார்ச் 22]

பொருட்கள்.

(2)

எடுக்கப்பட்ட முடிவுகள்.

(2)

போக்குவரத்துக் காவலர்களுக்கும் போக்குவரத்து விதிகளைச் செயற்படுத்தும் பிற பணியாளர்களுக்கும் வழங்க வேண்டும்.

12. சரக்குப் போக்குவரத்துக்கு மண்டலத் திட்டங்கள்.

சாலைப் போக்குவரத்து உரிமையாளர்களுக்கு ஒரே மண்டலம் இருப்பது குறித்துப் பரிசீலனை செய்யப்பட வேண்டும்.

13. மோட்டார் வண்டிப் பயணிகள் மீதான வரிவாயிலாகக் கிடைக்கும் தொகைகளை மாநில சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் வளர்ச்சித் திட்டத்திற்குப் பயன்படுத்தல்.

மோட்டார் வண்டிப் பயணிகள் மீதான வரி வாயிலாகக் கிடைக்கும் தொகைகளை மாநில சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் வளர்ச்சித் திட்டத்திற்குப் பயன்படுத்த வேண்டும் என்று மாநில சாலைப் போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் சங்க நிலைக்குழு (நிதி) செய்திருந்த பரிவுரையை குழு ஏற்றுக் கொள்ளவில்லை.

14. மத்திய அரசு அளவிலும் மாநில அரசுகள் அளவிலும் கிராமப்புறச் சாலைகளுக்கென்று கிராமப்புறச் சாலைகள் ஆணைக்குழுவை அமைத்தல்.

(i) நாட்டிலுள்ள கிராமங்கள் அனைத்திற்கும் எளிதில் சென்று வர வசதியாக ஓயன்ற விநாடிகளில் சாலை வசதிகள் ஏற்படுத்த வேண்டிய அவசியமும் அவசரமும் குறித்து குழு பரிவுரை செய்துள்ளது. மேலும் அது தெரிவித்துள்ள கருத்துக்கள் வருமாறு:—

மேற்சொன்ன குறிக்கோளை அடைவதில் மக்கள் தொகையை அடிப்படையாகக் கொண்ட கிராமத்தின் அளவை மட்டுமே ஒரு முக்கிய கூறு எடுத்துக் கொள்ளக் கூடாது. கிராமப் பகுதிகளுக்கும் நாட்டின் தொலை தூரப் பகுதியிலுள்ள கிராமங்கள், பழங்குடியினர் வாழும் பகுதிகள், ஏனைய பின்தங்கிய பகுதிகள் ஆகிய

1974 மார்ச் 22]

பொருட்கள்.

(1)

எடுக்கப்பட்ட முடிவுகள்.

(2)

வற்றிற்கும் சாலைத் தொடர்பு ஏற்படுத்திக் கொடுக்க வேண்டும். கிராமப் பகுதிகளின் பெரும் பகுதிக்கு சாலைத் தொடர்பு ஏற்படுத்த வசதியாக கிராமப்புற சாலைகளை சரியான முறையில் இணைக்கும் பணியில் உடனடி கவனம் செலுத்த வேண்டும்.

(ii) கிராமப்புறச் சாலைகள் அமைக்கத் தேவைப்படும் நிலத்தை கிராமங்களுக்கே அல்லது மாநில அரசுகளுக்கே இலவசமாகக் கிடைக்கச் செய்ய வேண்டும்.

(iii) நிதியில் 50 சதவீதத்தை மாநில அரசே செலுத்த வேண்டும்.

(iv) வேளாண்மை போன்ற காரியங்களுக்காக சிறப்பு வசதிகள் தேவைப்படும் இடங்களில் சம்பந்தப்பட்ட அமைச்சகங்களே விசுதாசாரப்படி உதவித் தொகையளிக்க வேண்டும்.

15. சாலைகள் சம்பந்தமாக நான்காவது ஐந்தாண்டுத் திட்ட மத்திய அரசுத்துறை திட்டப் பணிகளை செயற்படுத்துவதில் கண்டுள்ள முன்னேற்றம்.

ஒப்பந்தப் புள்ளிகளுக்குத் தீர்வு காண்பதில் ஏற்படும் காலதாமதத்தைத் தவிர்த்தல் ஒப்பளிப்பு கிடைத்தவுடனே பணியைத் தொடங்குதல் ஆகியவற்றின் அவசியம் குறித்தும் ஏனைய சில மாநிலங்களில் ஏற்கனவே செய்யப் பட்டுள்ளதைப் போன்று தேசிய நெடுஞ்சாலைப் பணிகளைக் கவனிப்பதற்கென்றே தனி அமைப்புகள் ஏற்படுத்த வேண்டிய உடனடி தேவை ஆகியவை குறித்தும் வலியுறுத்தப்பட்டது.



1974 மார்ச் 22]

பொருள்கள்.

எடுக்கப்பட்ட முடிவுகள்.

(1)

(2)

16. ஐந்தாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் சாலைகள் தொடர்பான திட்டங்கள் குறித்து முன் கூட்டிய நடவடிக்கையும் ஐந்தாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் சாலைகளுக்கென வகுக்கப் பட்ட திட்டங்களில் கண்ணீர் முன்னேற்றமும்.

17. பின் தங்கிய பகுதிகளில் சாலை வளர்ச்சி.

18. மாநிலத்தின்/வட்டாரத்தின் சாலை வளர்ச்சிக்குத் திட்டம் வகுப்பதில் அரசுப் போக்கு வரத்து அதிகார மன்றங்கள் சங்கம்/வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றங்கள்.

19. சாலைகள்-சாலைப் போக்கு வரத்து வளர்ச்சிக் குழுவின் நிலைக் குழுவை புதுதாக அமைத்தல்.

இந்திய அரசு வகை செய்துள்ள நிதி வசதிகளை முழு அளவில் பயன்படுத்திக் கொள்வதற்கான நடவடிக்கைகள் அனைத்தையும் மாநில அரசு மேற்கொள்ள வேண்டுமென்று குழு பரிவுரை செய்துள்ளது.

10 சதவீதம் மத்திய உதவிபெறும் திட்டத்தின் கீழ் தெரிந்தெடுக்கப் பட்ட மாவட்டங்களிலும் சாலை அமைப்புப் பணிக்கு முன்னுரிமை அளிக்கப்பட வேண்டுமென்றும், அதே சமயத்தில் அல்லது விரைவிலேயே மத்திய நிதியுதவி நிறுவனங்களின் சுலுகை நிதித் திட்டத்தின் கீழ் பிற மாவட்டங்களிலும் அதே மாதிரியான முன்னுரிமை அளிக்கப்பட வேண்டுமென்றும் ஒப்புக்கொள்ளப்பட்டது.

மாநில அல்லது வட்டாரச் சாலை வளர்ச்சிக்கு முன்னுரிமைத் திட்டங்கள் வகுக்க மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் கீழ் நியமிக்கப்பட்ட அரசுப் போக்கு வரத்து அதிகார மன்றத்தையும் வட்டாரப் போக்குவரத்து அதிகார மன்றத்தையும் சேர்த்துக் கொள்வது குறித்துப் பரிசீலனை செய்யுமாறு மாநிலங்களின் பொதுப் பணித்துறைகளை இக்குழு வற்புறுத்தியது.

சாலைகளுக்காகவும் சாலை போக்கு வரத்துக் குழுவிற்காகவும் நிலைக் குழுக்களின் தற்போதைய அமைப்பு ஒப்புக் கொள்ளப்பட்டது.

போக்குவரத்து வளர்ச்சிக் குழுவின் கூட்டத்தில் எடுக்கப்பட்ட முடிவுகள் பரிசீலனையிலுள்ளன.

[1974 மார்ச் 22]

(a) The tenth meeting of the Transport Development Council was held at New Delhi on 15th and 16th February 1973. The Minister for Transport and four officials of the State Government attended the meeting.

(b) The subjects discussed and the decisions taken in the said meeting are given below :—

*Subjects.**Decisions taken.*

(1)

(2)

- |                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. Display of registration marks on the number plates of motor vehicles and on inscriptions on kilometre stones, etc. | The recommendation of the Working Group constituted by the Government of India that the display of registration marks on motor vehicles should be in English and regional script was accepted.                                                                    |
| 2. Amendment of the Motor Vehicles Act, 1939, so as to simplify procedures for nationalisation of road transport.     | It was decided to constitute a Committee to go into the question of legislation for speeding up nationalisation.                                                                                                                                                  |
| 3. Consideration of the report of the Study Group on Road Safety.                                                     | It was agreed that the recommendations of the Study Group on Road Safety be examined further by the Government of India in the light of the comments received from the State Governments and placed before the next meeting of the Transport Development Council. |
| 4. Consideration of the report of the Study Group on wayside amenities.                                               | It was agreed that the recommendation of the Study Group on wayside amenities be examined further in the light of the comments received from the State                                                                                                            |



1974 மார்ச் 22]

*Subjects.**Decisions taken.*

(1)

(2)

4. Consideration of the report of the Study Group on Wayside amenities—*cont.*

Governments and the matter placed before the next meeting of the Transport Development Council.

5. Amendment of section 44 (2) of the Motor Vehicles Act, 1939, to provide for representation to the railways on the Transport Authorities.

It was agreed that (1) the Motor Vehicles Act should be amended to provide for permissive powers to State Governments to take Railway representatives on the Transport Authorities in respect of the regions where there was scope/need for further rail-road co-ordination ;

(2) that Transport Development Council should set up at the State level, on the lines of the Transport Development Council at the centre and that the State Level Councils should also specially consider questions relating to co-ordination of all forms of transport ; and

(3) that the Ministry of Railways should be urged to advise their representatives on the Boards of the Road Transport Corporations in the various States to attend the Board meetings regularly in the interest of rail-road co-ordination, which was the basic objective of providing representation to them on these Boards.

[1974 மார்ச் 22]

*Subjects.**Decisions taken.*

(1)

(2)

6 Rail-road Co-ordination

.. It was agreed that steps should be taken to develop regions which have traffic potential but are not served by rail presently, by having a fleet of road vehicles which might be made available by the State Governments in their respective areas.

7 Abolition of Octroi

.. Earlier decision to abolish Octroi was reiterated. (No Octroi is levied in Tamil Nadu.)

8 Financing of Road Transport Industry.

The Council reiterated its following recommendations made in the ninth meeting held in August 1971:—

(i) that State Transport Undertakings should resort to open market borrowing ;

(ii) that the question of exemption of State Road Transport Corporation from income-tax should be pursued by the Transport Ministry ;

(iii) that the National Motor Transport Finance Corporation should be set up ;



1974 மார்ச் 22]

*Subjects.*

(1)

8 Financing of Road Transport Industry—*cont.**Decisions taken.*

(2)

(iv) that the existing departmentally operated State Transport Undertakings should be converted into Road Transport Corporations under Road Transport Corporation Act ;

(v) that the concerned State should pay their share of capital to their State Road Transport Corporation ;

(vi) that the Railway Ministry should increase their contribution to a uniform level of 33 per cent of the total in each State Road Transport Corporation ;

(vii) that the Life Insurance Corporation and the Industrial Credit Investment Corporation should be persuaded to participate in the capital structure of the Transport Corporation.

(viii) that the Reserve Bank of India and the nationalised banks should be approached for loans ; and

(ix) that procedure for lending by the Commercial Banks and other financial institutions should be streamlined.



[1974 மார்ச் 22]

*Subject.**Decisions taken.*

(1)

(2)

Inter-State movement of tourist vehicles on single point taxation, liberalisation of issue of permits for tourist coaches and tariff for tourist vehicles.

It has been decided—

(i) that the State Transport Undertakings should be given preference in the matter of grant of All-India permits for tourist vehicles ;

(ii) that notification exempting the tourist vehicles from payment of road tax and passenger tax may be issued expeditiously ;

(iii) that the existing number of tourist taxis on inter-State route should be increased ;

(iv) that a more liberal policy in issuing tourist vehicle permit should be followed ; and

(v) that the private tourist coach operators should be allowed to run their vehicles on notified route.

10 Requirements of State Road Transport Undertakings in respect of tyres, tubes and bus chassis.

Special quotas of tyres and tubes and essential and critical spare parts should be fixed for each State and Union Territory and the stocks placed at the disposal of the State Governments and Union Administrations for making arrangements for internal distribution. If legislation at the State level was necessary for taking up this work, it should be undertaken speedily.



*Subjects.*

(1)

*Decisions taken.*

(2)

- 11 Need for measures to prevent the driving of motor vehicles by persons under the influence of drink. It was agreed that the suggestions made by Study Team on Prohibition (appointed by the Ministry of Home Affairs), All India Prohibition Council, New Delhi and the Study Group on Road Safety for amendment of the Motor Vehicles Act in this regard should be examined and suitable proposals drawn up as soon as possible. It was also agreed that arrangements for detecting whether a person is driving a motor vehicle under the influence of drink by the breath analyser system should be considered for adoption by all the States. The traffic police and other enforcement staff should be vested with summary powers to detect such persons and punish them on the spot.
- 12 Zonal Schemes for goods transport. It was agreed that the facility of having a single zone for road transport operators should be considered.
- 13 Utilisation of proceeds of tax on passengers carried in motor vehicles for the expansion programme of State Road Transport Undertakings. The Council did not agree to the recommendation of the Standing Committee (Finance) of the Association of State Road Transport Undertakings that the proceeds of the tax on passengers carried in motor vehicles should be utilized for the development programmes of the State Road Transport Undertakings.

*Subjects.*

(1)

14. Rural roads need for setting up of Rural Road Commission at the Centre and in the States.

*Decisions taken.*

(2)

(i) The Council recommended the need and urgency for providing easy access to all the villages in the country as early as possible and observed that in achieving this objective the size of village in terms of population need not necessarily be the only criterion but that a more important consideration should be to open up rural areas and villages in the interior of the country, in the tribal belts and other backward areas and that immediate attention should be given to the proper alignment of rural roads so as to open up the maximum part of the rural areas ;

(ii) that the land required for village roads should be made available free of cost by villagers or by State Government themselves ;

(iii) that 50 per cent of the Fund should be contributed by the State Government.

(iv) Where special interests were required to be served like those of agriculture, the concerned Ministries should make contribution proportionately.



1974 மார்ச் 22]

*Subjects.*

(1)

*Decisions taken.*

(2)

15. Progress in the implementation of the 4th Plan Central Sector Schemes relating to roads.

The need for cutting out delays in setting tenders and commencing work soon after sanction, and the urgency for setting up separate organisations for dealing with National Highways exclusively as had already been done in certain other States was stressed.

16. Advance action for the 5th Plan projects relating to road and progress made in the formulation of the 5th Plan for roads.

The Council recommended that the States should do all that is possible to make the fullest possible use of the funds provided by the Government of India.

17. Road Development in Backward Areas.

It was agreed that top priority should be given to road building activity in the districts selected for the 10 per cent Central Subsidy Scheme and, simultaneously, or soon thereafter, in the remaining districts covered by the Concessional finance Scheme of Central financing institutions.

18. Association of State Transport Authorities/Regional Transport Authorities in planning development of roads for the State Region.

The Council urged the Public Works Department of the State and Union Territories to consider associating the State and Regional Transport Authorities appointed under the Motor Vehicles Act in planning priorities for development of roads in the State or region.

[1974 மார்ச் 23]

**Subjects.**

**Decisions taken.**

(1)

(2)

19. Reconstitution of the Standing Committee of the Transport Development Council for Roads and Road Transport.

The composition of the two Standing Committees of the Council on Roads and Road Transport was accepted.

The decisions taken at the meeting of the Transport Development Council are under examination.

**இணைப்பு III**

590-ம் பக்கத்தில் 570 ஆம் எண்ணுள்ள வெள்ளிக்குறியிட்ட வினாவிற்குரிய விடையைக் காண்க.)

விவர அறிக்கை.

தமிழ்நாட்டிற்கும் கருநாடக மாநிலத்திற்கும் இடையிலான போக்குவரத்து குறித்து இவ்விரு மாநிலங்களும் செய்து கொண்ட பரஸ்பர ஒப்பந்தம்.

(உள்துறையின் 30—4—1973 ஆம் நாளிட்ட 1178 ஆம் எண் அரசு ஆணை).

11-1 எண் 1909 (i) 1973.

1939 ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டிகள் சட்டத்தின் (மத்தியச் சட்டம் 4/1939) 63-வது பிரிவைச் சேர்ந்த (3) உட்பிரிவில் வழங்கியுள்ள அதிகாரங்களைக் கொண்டு, தமிழ்நாட்டு ஆளுநர் அவர்கள், தமிழ்நாடு அரசிதழில் கீழ்க்காணும் ஒப்பந்தத்தை இதனால் வெளியிடுகிறார். இந்த ஒப்பந்தத்தின் வரைவு மேற்படி பிரிவைச் சேர்ந்த (3) உட்பிரிவில் சொல்லியுள்ளவாறு, 24—6—1972 ஆம் நாளிட்ட தமிழ்நாடு அரசிதழின் சிறப்பிதழில் ஏற்கெனவே வெளியிடப்பட்டுள்ளதோடு, இதனால் பாதிக்கப் படுவோர் தமது தரப்பை எடுத்துச் சொல்ல அவர்களின் பிரதிநிதிகளுக்கு வாய்ப்பளித்த பின்னரும், இவ்வொப்பந்தம் குறித்து வந்துள்ள மறுப்புரைகளும் கருத்துரைகளும் தமிழ்நாடு அரசுப் போக்குவரத்துத்துறை அதிகார மன்றத்துடன் கலந்தாலோசிக்கப்பட்டு பரிசீலிக்கப்பட்ட பின்னரும் மேற்படி ஒப்பந்தம் இவ்வாறு வெளியிடப்படுகிறது.